

## 船舶事故調査報告書

平成27年10月29日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（灯台）
発生日時	平成27年1月11日 01時35分ごろ
発生場所	岡山県笠岡市白石瀬戸 沖ノ白石灯台 （概位 北緯34°24.99′ 東経133°30.84′）
事故調査の経過	平成27年1月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 押船 光健丸、87トン 135251、株式会社七福組 26.00m×9.20m×5.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年6月5日 B 台船 こうけん、1,080トン なし、株式会社七福組 60.0m×17.0m×3.5m、鋼 機関なし、平成8年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 52歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年6月3日 免状交付年月日 平成23年6月2日 免状有効期間満了日 平成28年6月2日 次席船長 男性 46歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成2年1月8日 免状交付年月日 平成24年10月24日 免状有効期間満了日 平成30年1月28日 操船者 男性 80歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和30年9月30日 平成23年5月19日をもって失効していた。
死傷者等	なし
損傷	A なし

	<p>B 船首部海面上に破口を伴う凹損、船首エプロン先端左舷側に擦過傷</p> <p>灯台 倒壊</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長、次席船長、操船者ほか 1 人が乗り組み、重機 6 台及びトラック 1 台を積載した B 船の船尾部に船首部を<sup>かんごう</sup>嵌合させて押船列（以下「A 船押船列」という。）を構成し、山口県山口市秋穂港を出港し、香川県小豆島へ向かった。</p> <p>A 船押船列は、次席船長及び操船者が船橋当直につき、操船者が操舵に当たり、白石瀬戸のコゴチ島と沖ノ白石灯台の間を通航する予定で、コゴチ島に向けて針路を定め、白石瀬戸西方沖を約 8 ノットの対地速力で手動操舵により東進した。</p> <p>操船者は、沖ノ白石灯台まで約 1 海里（M）の地点に至ったとき、白石瀬戸の東側に紅色の左舷灯を見せた反航船を初認したので、反航船と左舷対左舷で通過しようと思い、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>操船者は、沖ノ白石灯台まで約 0.5 M の地点に至り、反航船の緑色の右舷灯が見える状況となったので、A 船の左舷灯を反航船に見せて左舷対左舷で通過しようと思い、沖ノ白石灯台に近いと感じつつも、右舵約 10° を取って船首を沖ノ白石灯台に向けた。</p> <p>次席船長は、操舵室右舷側で船首方の見張りをを行い、操船者と同様に反航船の舷灯が紅色から緑色に変化したのを見て、反航船の動向に疑問を感じたものの、操船者が、白石瀬戸での操船経験が豊富であったので、安全に反航船と擦れ違ふことができると思い、操船者に対して指示等を与えずに操船を任せ、反航船の動向が気になったので、引き続き左舷船首方の反航船を見守り続けた。</p> <p>A 船押船列は、操船者が、反航船の方を見ながら航行していたところ、反航船の舷灯が緑色から紅色に変わったので、左舵約 5° を取って左転し始めようとしたところ、平成 27 年 1 月 1 日 0 1 時 35 分ごろ、B 船の船首方からドーンという音と振動がして行きあしが止まった。</p> <p>次席船長及び操船者は、何が起こったのか分からず、昇橋して来た船長から沖ノ白石に乗り揚げたのではないかと言われ、B 船船首部の水平に降ろしたエプロン先端部に行って確認したところ、沖ノ白石灯台が倒壊していたので、B 船のエプロン部が灯台に衝突したことに気付いた。</p> <p>A 船押船列は、岩場に乗り揚げていた B 船のエプロン部を引き揚げて沖ノ白石から離れ、船長が海上保安庁に連絡し、白石瀬戸の東側で損傷状況を確認して福山港に入港した後、広島県呉市の造船所<sup>きよ</sup>に入渠して修理された。</p> <p>（付図 1 事故発生経過概略図、写真 1 A 船の状況、写真 2 B 船の損傷状況 参照）</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>次席船長及び操船者は、反航船の舷灯が気になり、レーダーで反航船の動向を確認していなかった。</p> <p>次席船長及び操船者は、反航船に気を取られていて沖ノ白石灯台に向かっていることを失念していた。</p> <p>反航船は、A船押船列が沖ノ白石灯台と衝突した後、同灯台の北方沖を通過して行った。</p> <p>船長は、音戸ノ瀬戸、来島海峡、明石海峡等の通航時には、自ら操船指揮を行っていたが、白石瀬戸通航時には、次席船長及び操船者でも安全に通過できると思い、両人に操船を任せていた。</p> <p>沖ノ白石灯台は、高さが12m、灯質が3秒に1閃光の単閃白光である。</p> <p>B船船首部のエプロンは、長さ12.0m、幅7.5mであった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船押船列は、白石瀬戸に向けて東進中、次席船長及び操船者が、反航船に気を取られ、見張りを適切に行っていなかったことから、沖ノ白石灯台に接近していることに気付かずに航行し、同灯台に衝突したものと考えられる。</p> <p>次席船長及び操船者は、沖ノ白石灯台まで約0.5Mの地点に至り、反航船の緑色の右舷灯が見える状況となった際、反航船と左舷対左舷で通過しようと思い、右転して沖ノ白石灯台に向かう態勢としたものの、その後同灯台の存在を失念したものと考えられる。</p> <p>次席船長は、操船者が白石瀬戸での操船経験が豊富であったことから、白石瀬戸での操船を操船者に任せていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、白石瀬戸西側において、A船押船列が、白石瀬戸に向けて東進中、次席船長及び操船者が、反航船に気を取られ、見張りを適切に行っていなかったため、沖ノ白石灯台に接近していることに気付かずに航行し、同灯台に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 船橋当直者は、接近する他船を認めた場合、その動向を適切に判断し、余裕のある時期に必要な動作をとること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

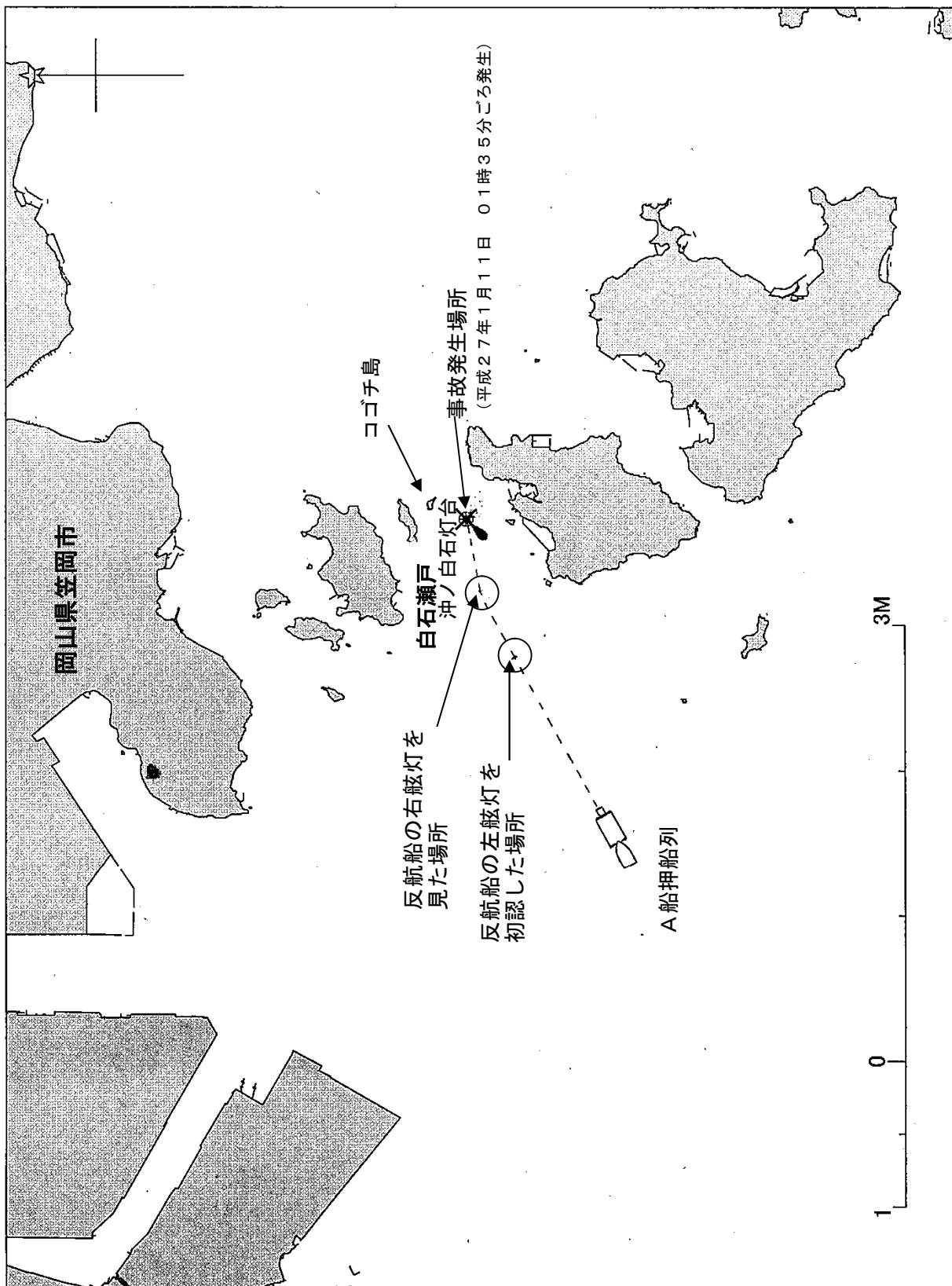


写真1 A船の状況



A船

写真2 B船の損傷状況



破口を伴う凹損部  
(切取り作業中)

エプロン

擦過傷